VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 106)**

z dnia 4 grudnia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 106)

4 grudnia 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra obrony narodowej na temat działalności MARS FIZ na terenach stoczniowych w Szczecinie i Świnoujściu, ze szczególnym uwzględnieniem prac nad kontraktacją budowy promu pasażersko-samochodowego w Szczecinie – kontynuacja;

– informację ministrów gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz obrony narodowej na temat sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, spółce ST3 Offshore, Stoczni Marynarki Wojennej SA oraz Stoczni Remontowej Nauta SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Wojciech Skurkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Witold Słowik** prezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej wraz ze współpracownikami, **Leszek Milczarek** p.o. prezesa zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Czech** prezes zarządu ST3 Offshore sp. z o. o. w restrukturyzacji wraz ze współpracownikami, **Paweł Brzozowski** wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta SA wraz ze współpracownikami, **Lech Oniszczenko** doradca ekonomiczny w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, **Andrzej Strzeboński** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej sp. z o.o., **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej, **Bohdan Paszukow** kierownik Morskiego Biura Podróży w Warszawie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Mirosław Piórek** przewodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dośla** przewodniczący Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność", **Mirosław Kamieński** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Wojennej sp. z o.o. w Gdyni, **Kazimierz Sikora** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, **Edmund Ruszkowski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Remontowej Nauta SA w Gdyni, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA w Szczecinie, **Artur Chudy** wiceprzewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej Nauta SA w Gdyni.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz panów ministrów Marka Gróbarczyka i Wojciecha Skurkiewicza. Witam zaproszonych gości, a mianowicie pana Artura Chudego, wiceprzewod-

niczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej Nauta SA w Gdyni, pana Cezarego Cierzana, zastępcę dyrektora Biura Platform Morskich w Polskiej Grupie Zbrojeniowej, pana Andrzeja Czecha, prezesa zarządu ST3 Offshore sp. z o. o. w restrukturyzacji, pana Krzysztofa Doślę, przewodniczącego Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność", pana Romana Drywę, członka prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Karola Dymanowskiego, dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana Tomasza Emiljana, dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Tadeusza Hatalskiego, członka Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej, pana Mirosława Kamieńskiego, przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Wojennej w Gdyni, pana Grzegorza Kaniowskiego, głównego specjalistę w Departamencie Polityki Zbrojeniowej w Ministerstwie Obrony Narodowej, panią Paulinę Kmitę, starszego specjalistę w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Jacka Kopczyńskiego, doradcę zarządu ST3 Offshore sp. z o.o. w restrukturyzacji, pana Jerzego Lewandowskiego, sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Leszka Milczarka, p.o. prezesa zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA, pana Lecha Oniszczenko, doradcę ekonomicznego w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, pana Bohdana Paszukowa, kierownika Morskiego Biura Podróży Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, pana Mirosława Piórka, przewodniczącego Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Edmunda Ruszkowskiego, przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Remontowej Nauta SA w Gdyni, pana Mateusza Sarosieka, zastępcę dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana Kazimierza Sikorę, członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" i przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, panią Marię Skubniewską, dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Witolda Słowika – nie widzę – prezesa zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej, pana Artura Socińskiego, wiceprezesa zarządu do spraw przemysłu stoczniowego Funduszu Rozwoju Spółek SA, pana Marcina Staszewskiego, zastępcę dyrektora Biura do spraw Nadzoru Korporacyjnego w Polskiej Grupie Zbrojeniowej, pana Andrzeja Strzebońskiego, prezesa zarządu Stoczni Szczecińskiej sp. z o.o., pana Macieja Styczyńskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Krzysztofa Szulima, starczego specjalistę w Departamencie Polityki Korporacyjnej w Polskiej Grupie Zbrojeniowej, pana Tadeusza Szymelfeniga, członka prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Włodzimierza Wiśniewskiego, przewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Szczecin oraz pana Rafała Zahorskiego, pełnomocnika marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej.

Stwierdzam kworum.

Chciałabym państwa przeprosić za ostatnie posiedzenie. Było ono przerywane głosowaniami. Były to przyczyny niezależne. Natomiast dzisiaj połączyłam dwa tematy. Myślę, że są to ważne kwestie. Do trzech razy sztuka. Może tym razem uda się nam w spokoju omówić sprawy, zadać pytania i usłyszeć na nie odpowiedzi.

W związku z tym proponuję przejść do realizacji porządku dziennego. W porządku mamy dwa punkty. Po pierwsze, jest to rozpatrzenie informacji ministra obrony narodowej na temat działalności MARS FIZ na terenach stoczniowych w Szczecinie i Świnoujściu ze szczególnym uwzględnieniem prac nad kontraktacją budowy promu pasażersko-samochodowego w Szczecinie. Jest to kontynuacja z poprzedniego posiedzenia Sejmu. Punkt drugi obejmuje rozpatrzenie informacji ministrów gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz obrony narodowej na temat sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, spółce ST3 Offshore, Stoczni Marynarki Wojennej SA oraz Stoczni Remontowej Nauta SA. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę o rozważenie propozycji równoczesnego procedowania obu punktów. Informacje zawarte w obu prezentacjach przenikają się. Dobrze by było, żebyśmy wysłuchali obu prezentacji, a potem przeprowadzili wspólną dyskusję, oczywiście jeżeli pani przewodnicząca się zgodzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Oczywiście. Połączenie tych dwóch tematów było także moją intencją, po to żebyśmy mogli od razu porozmawiać, łącznie poruszyć obie kwestie. Rozumiem, że Komisja nie ma nic przeciwko temu, że członkowie Komisji zgadzają się. Bardzo dobrze. Sprzeciwu nie słyszę.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku dziennego zgodnie z propozycją pana wiceprzewodniczącego Aziewicza. Przypominam, że punkt pierwszy, jak wcześniej wspominałam, był rozpatrywany na poprzednim posiedzeniu. Z przyczyn od nas niezależnych był przerywany. W tym momencie chciałabym bardzo prosić pana ministra Wojciecha Skurkiewicza, żeby zechciał zabrać głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Wojciech Skurkiewicz:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, udzieliliśmy informacji, którymi dysponujemy. Od poprzedniego posiedzenia sejmowej Komisji niewiele się zmieniło. Byliśmy już na etapie szczegółowych pytań do osób, które uczestniczą w posiedzeniu Komisji. Jesteśmy do państwa dyspozycji. Nie wiem, czy pan minister Gróbarczyk ma coś do uzupełnienia z punktu widzenia Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, szczególnie w odniesieniu do drugiego punktu, w odniesieniu do sytuacji Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia oraz pozostałych podmiotów. Ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej i Polskiej Grupy Zbrojeniowej jesteśmy do państwa dyspozycji. Informacje, które były przekazane podczas poprzedniego posiedzenia, które zostało przerwane z powodu głosowań, nie uległy zmianie. Jeżeli będą szczegółowe pytania, jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękując panu ministrowi, przypominam, że zostały zadane pytania przez pana posła Marchewkę, przez pana posła Obryckiego. Mam nadzieję, że państwo, którzy uczestniczyliście w tamtym posiedzeniu, odpowiecie teraz na owe pytania. Były to szczegółowe pytania związane z informacją, którą nam państwo przekazaliście. Jeżeli będzie potrzeba, państwo posłowie powtórzą je lub ewentualnie uzupełnią. Proszę, żeby osoby, do których pytania były kierowane, a które miały czas, żeby się do tego przygotować, wypowiedziały się na poruszone tematy. Jeżeli będą dalsze pytania, państwo parlamentarzyści na pewno je zadadzą. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Pani przewodnicząca, pan prezes Leszek Milczarek udzieli odpowiedzi na pytania. Nie udzieliliśmy odpowiedzi na pytania wtedy, kiedy były one zadane, ponieważ wychodziliśmy już z sali. Bardzo proszę, panie prezesie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

P.o. prezesa zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Leszek Milczarek:

Dzień dobry. Leszek Milczarek.

Jak państwo wiecie, na poprzednim posiedzeniu udzieliliśmy odpowiedzi á propos ST3, á propos Gryfii nie zdążyliśmy. Chciałbym tylko zaznaczyć, że jesteśmy w przededniu podpisania ostatecznej umowy i przekazania aktywów do Funduszu Rozwoju Spółek. Prawdopodobnie umowę podpiszemy przed 20 grudnia, jak wcześniej to anonsowaliśmy. Obecnie powstało konsorcjum. Jeżeli chodzi o budowę promu, z inicjatywy MARSA do konsorcjum dołączyła Stocznia Szczecińska. W tej chwili prace trwają w obrębie podmiotów Morska Stocznia Remontowa Gryfia, Stocznia Szczecińska i Polska Żegluga Bałtycka. Polska Żegluga Bałtycka z uwagi na zmieniające się otoczenie rynkowe trochę

zmieniła założenia dotyczące budowy promu, jednak prace postępują tak, jak zostały założone. Nic tutaj się specjalnie nie zmienia.

Co do kondycji finansowej Stoczni Szczecińskiej właściwie nie mamy żadnych problemów. Jeżeli chodzi o stocznię Gryfia, ostatnio razem z Funduszem Rozwoju Spółek pracowaliśmy nad tym, żeby finansowo wzmocnić Gryfię. Jeżeli chodzi o dwa aktywa szczecińskie, jak powiedziałem, jeżeli będą pytania, jestem gotowy do odpowiedzi.

Co do ST3, specjalnie poprosiliśmy zarząd ST3, żeby odniósł się do szczegółowych pytań, które prawdopodobnie zostaną zadane. Na ten moment wyczerpałem swoją wypowiedź.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, rozumiem, że wszyscy chcą odpowiadać na pytania. Pozwolą państwo jednak, że dla uporządkowania będę udzielała głosu, dlatego że za chwilę będzie to niekontrolowana dyskusja. Bardzo proszę. Jeżeli pan minister chciałby coś dodać, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Pani przewodnicząca, jest dzisiaj z nami pan prezes Andrzej Czech, prezes ST3. Myślę, że może udzielić informacji na temat sytuacji w stoczni. Bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu ST3 Offshore sp. z o.o. w restrukturyzacji Andrzej Czech:

Andrzej Czech. Prezes zarządu ST3.

Nie byłem na poprzednim posiedzeniu. Nie wiem, jakie były pytania.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo proszę o przedstawienie informacji na temat sytuacji w stoczni.

Prezes zarządu ST3 Offshore sp. z o.o. w restrukturyzacji Andrzej Czech:

Jeżeli chodzi o obecną sytuację finansową w spółce, proszę państwa, kilka miesięcy temu zakończyliśmy kontrakt, który był podpisany ze spółką obecnie zwaną Orsted, wcześniej Dong Energy. Po tymże kontrakcie, który był jeszcze realizowany w ramach procesu restrukturyzacji spółki z października zeszłego roku, nie pozyskaliśmy żadnego znaczącego kontraktu. Rynek w tej chwili jest w małym odwrocie. Przewiduje się, że powrót do dużych zapotrzebowań nastąpi w drugiej połowie przyszłego roku oraz w latach następnych.

W związku z powyższym wspomagamy się różnego rodzaju kontraktami nie do końca typowymi dla naszej fabryki. Fabryka została wybudowana kilka lat temu jako producent fundamentów pod morskie elektrownie wiatrowe. Jest to duża fabryka, która produkuje obiekty stalowe. Korzystając z owego potencjału zbudowaliśmy salmon frames, klatki dla hodowli łososia.

W ostatnim czasie podpisaliśmy kontrakt ramowy ze spółką Konecranes. W ramach owego kontraktu rozpoczęliśmy produkcję dwóch pierwszych dźwigów STS, czyli ship to shore, które służą do rozładunku kontenerów w portach Morza Bałtyckiego. Mamy porozumienie z firmą Konecranes w sprawie wybudowania mniej więcej sześciu takich jednostek w obrębie spółek, które do tej pory w ramach naszego funduszu MARS produkowały tego typu konstrukcje, a mianowicie spółki Energomontaż Północ Gdynia oraz ST3 Offshore. Tym razem jest to praca polegająca na wyprodukowaniu dźwigów od A do Z, a więc nie tylko wyprodukowaniu konstrukcji stalowej, ale łącznie również jej zmontowaniu, wyposażeniu w instalacje mechaniczne i elektryczne, przeprowadzaniu wstępnych testów. Kompletna konstrukcja jest załadowywana przy użyciu naszej dużej suwnicy na barkę bądź statek. Następnie jest wywożona do klienta docelowego, którym w tym przypadku jest port w Kłajpedzie.

Jesteśmy w przededniu rozmów z dużym klientem z właściwego dla nas rynku, czyli rynku fundamentów do morskich farm wiatrowych. Są to rozmowy z firmą Smulders. Dosłownie kilka dni temu Brytyjczycy zamknęli finansowanie największej morskiej

farmy wiatrowej na świecie. Jest to kontrakt o wartości 2,6 mld, nie pamiętam, czy euro, czy funtów, ale mniej więcej na jedno wychodzi. Jest to bardzo duży kontrakt. Jednym z głównych wykonawców jest firma GeoSea z grupy Deme, którą znamy, dla której realizowaliśmy kontrakty, a która zamierza zlecić produkcję jacketów mniej więcej dwa razy większych, takich, jakie produkowaliśmy dla firmy Orsted. Mamy wstępne porozumienie ze Smuldersem – z zarządem Smuldersa spotykamy się w dniu 12 grudnia – że wyprodukujmy górną część jacketu, mniej więcej 1000 ton konstrukcji. Mówimy o trzydziestu takich konstrukcjach. Drugą połowę zrobi Smulders. W Anglii będzie to połączone w jeden element, żeby zaspokoić wymagania tzw. local content. Liczymy na ów kontrakt, ponieważ byłby to bardzo duży kontrakt.

Póki co mamy do dyspozycji dwa kontrakty z Konecranes. Liczymy też na kolejne kontrakty – tak zakłada nasza umowa ramowa – na inne konstrukcje. Mamy praktycznie list intencyjny, prawie list intencyjny, gdyż w połowie grudnia zakładam podpisanie listu intencyjnego na produkcję dużego mostu dla community w Szwecji. Projekt ten już został przez community zatwierdzony. Jest to dla nas program przetrwania. Przy pomocy takich kontraktów, mając tylko takie kontrakty, jesteśmy w stanie funkcjonować z pewnym wsparciem, ale nie jesteśmy w stanie utrzymać się całkowicie.

Przepraszam, dodam jeszcze dwa słowa na temat restrukturyzacji. Od 25 października poprzedniego roku spółka oficjalnie jest w restrukturyzacji, tzw. restrukturyzacji przyspieszonej, co implikuje, że w przeciągu mniej więcej dwóch miesięcy powinniśmy przeprowadzić ów proces. Szczęśliwie mija 14 miesięcy od początku rozpoczęcia procesu. Sąd jeszcze nie wyznaczył daty zebrania wierzycieli. Na pewno już tego nie zrobi w tym roku. Oczekujemy tego w połowie pierwszego kwartału, powiedzmy, że w pierwszym kwartale. Oczywiście jest to sprawa całkowicie poza naszą kontrolą. Decyduje o tym Sąd Okręgowy w Szczecinie. W restrukturyzacji jest kwota 50 mln zł. Program, propozycje układowe przewidują spłatę w przeciągu dwóch lat.

Po to, żeby spółka w tym roku mogła funkcjonować na bazie wspomnianych kontraktów, jeżeli w tym roku nie podpiszemy ze Smuldersem, a inne, jak wspomniałem, będą wchodziły dopiero w drugiej połowie przyszłego roku, potrzebujemy pomocy na poziomie 25–30 mln zł. W ogóle nie wliczam w to kwot, które podlegałyby ewentualnej wypłacie z tytułu układu restrukturyzacyjnego. Jeżeli to dodamy, to będzie dodatkowa kwota 20 mln zł. Tak wygląda sytuacja w spółce ST3. Pieniądze, cash mamy mniej więcej do końca tego miesiąca. Jesteśmy w procesie rozmowy zarówno z Polską Grupą Zbrojeniową, jak i z MARSEM, żeby udzielili nam chwilówki – tak to nazwijmy – w granicach 10 mln zł. Dziesięciomilionowa chwilówka przy podpisaniu dwóch kontraktów, o których wspomniałem, mogłaby się stać ostatnią chwilówką, nie potrzebowalibyśmy nic więcej. Jeżeli się nie stanie, będziemy potrzebowali.

Mamy również dodatkowy element, a mianowicie mamy przygotowaną strategię rozwoju, mamy plan dokapitalizowania spółki w celu udrożnienia pewnych wąskich gardeł, jakie spółka posiada. Kiedy przemysł europejski w tym zakresie się rozkręci, a to jak powiedziałem, jest to przewidywane od przyszłego roku, i kiedy, daj Boże, ruszy nasz polski program morskich elektrowni wiatrowych, spółka jest w stanie generować do 150 mln zł EBITDA rocznie. W sektorze morskiej energetyki wiatrowej – wliczam do niego zarówno ST3, jak i EPG, czyli Energomontaż-Północ Gdynia oraz GSG Towers, czyli fragment stoczni gdańskiej – mamy pracę na 15, 20 lat do przodu non stop przy dobrych zyskach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister Gróbarczyk, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, ponieważ po części staliśmy się właścicielami Stoczni Remontowej Gryfia oraz SPP Stocznia Szczecińska, skupię się na kilku słowach na ten temat. Poza tym większość informacji znajduje się w materiałach, które państwo dostaliście. W związku z tym nie będziemy się powtarzać w tym zakresie.

Program, który został przyjęty na ten rok, związany z przekazaniem aktywów, rozpoczęty listem intencyjnym w czerwcu tego roku, poprzez wyceny i wspólne umowy inwestycyjne, które zostały zawarte we wrześniu, trwający aż do dnia 22 listopada, kiedy to została podpisana umowa przedwstępna, przeszedł wszystkie działania, które zostały zawarte w harmonogramie. Potwierdzamy, że deadline dajemy sobie do 20 grudnia. Chcemy podpisać ostateczną umowę związaną z przekazaniem aktywów do spółki Fundusz Rozwoju Spółek SA.

W związku z tym przygotowujemy program naprawczy. Został on przeprocedowany w tym roku. Będzie skorygowany w oparciu o potencjał, który posiada Fundusz Rozwoju Spółek przede wszystkim w zakresie kapitałowym. Chcemy również przeprowadzić głęboką restrukturyzację w Gryfii, tak żeby wyniki, które państwo widzicie, które oczywiście są niezadowalające, chociaż cały czas widać w nich progresję... Przede wszystkim cieszy nas EBITDA, która cały czas rośnie. W związku z tym chcemy przeprowadzić na tyle mocną restrukturyzację, żeby w przyszłym roku stocznia wyszła już, mam nadzieję, na mały plus, a na pewno nie pozostawała na minusie.

Zadanie to jest powierzone Funduszowi Rozwoju Spółek, czyli właścicielowi, który teraz intensywnie współpracuje z zarządem. Mam nadzieję, że niebawem będziemy gotowi, a chcemy ten proces ze względów korporacyjnych, z uwagi na uzyskanie odpowiednich zgód, zakończyć do końca tego roku. A więc w pierwszym kwartale przyszłego roku chcemy wdrożyć program, oczywiście przy uzgodnieniu ze związkami zawodowymi. Nie mamy jeszcze programu w ostatecznym kształcie, ponieważ jest kilka wariantów związanych z przekształceniami. Dlatego kiedy będziemy gotowi, co zakładam, nastąpi w pierwszym kwartale przyszłego roku, przed wdrożeniem chcemy przeprowadzić daleko idące konsultacje środowiskowe, przede wszystkim ze związkami zawodowymi, żeby w duchu kompromisu rozpocząć wdrażanie programu.

Jeżeli chodzi o temat związany z budową promu, obecnie, w tej chwili – między innymi właśnie z tego powodu zarząd nie jest obecny – trwa ewaluacja przekazanej dokumentacji związanej z budową promu. Proces ten ma się zakończyć do końca tygodnia, niejako zamykając pierwszy etap projektowania, który został przyjęty w harmonogramie. Równolegle potwierdzamy zdolności finansowe Polskiej Żeglugi Bałtyckiej co do inwestycji w tym zakresie, w zakresie realizacji promu. Myślę, że na początku przyszłego roku będziemy w stanie przekazać konkretne informacje dotyczące zakończenia procesu przekształceniowego oraz inwestycyjnego w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia już po przyjęciu programu. Na pewno mogę potwierdzić, że sytuacja finansowa, chociaż jest trudna, nie jest zagrożona ze względu na mocne zaangażowanie Funduszu Rozwoju Spółek, który ma za zadanie na tyle mocno współpracować ze stocznią, żeby przygotować rozwiązania rynkowe, które pomogą jej w funkcjonowaniu na rynku. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Państwo parlamentarzyści. Bardzo proszę, pan poseł Obrycki. Potem pan poseł Marchewka.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jeżeli mogę, zacznę od pytania do pana prezesa Andrzeja Czecha. Nie był pan obecny na poprzednim posiedzeniu Komisji. Cieszą przedstawione plany. Życzymy, żeby udało się je zrealizować. Jest to bardzo ważny zakład i dla Szczecina, i Pomorza Zachodniego. Niepokoi nas, co wyraziłem na ostatnim posiedzeniu Komisji, a co wynika również z informacji dostarczonych parlamentarzystom, wysokość zatrudnienia, która średnio oscyluje wokół 430 osób. Po raz pierwszy od dwóch lat nie spełniamy kryteriów, warunków finansowania z budżetu projektów Unii Europejskiej. Chciałbym zapytać, jak ocenia pan ryzyko zwrotu pomocy publicznej. Na ile można tego uniknąć? Przede wszystkim jest to kwestia wysokości zatrudniania.

Będąc przy głosie, chciałbym również odnieść się, zadać pytanie panu ministrowi odnośnie do Gryfii, jeżeli mogę, pani przewodnicząca, jeżeli łączymy oba tematy. Zarówno pan prezes, jak i pan minister zasugerowali, że wszystko idzie zgodnie z harmonogramem, że teraz trwa ewaluacja. Właściwie trwa ona już od 17 miesięcy, o ile jest to ten harmonogram. Chciałbym zwrócić uwagę i zadać pytanie odnośnie do dwóch niepokoją-

cych rzeczy, które również wynikają z dostarczonych nam informacji. Pan minister, ministerstwo podnosi, że wynik jest między innymi pochodną tego, że istnieje konieczność ponoszenia wysokich stałych kosztów. Chciałbym zapytać, w jaki sposób przewiduje się prowadzenie rentownej działalności do 2019 roku przy ciągle wysokich stałych kosztach. Pomijam fakt niskiej koniunktury zimowej.

Druga niepokojąca rzecz. Pan minister na pewno będzie miał bardzo trudne zadanie, ale sam zapowiedział sobie to zadanie. Jest to konsultacja programu ze związkami zawodowymi. Na pewno zarówno do pana, jak i do wszystkich zainteresowanych problematyką Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia dotarł list otwarty związków zawodowych, z którego niestety bije duży pesymizm. Związki piszą, że sytuacja stoczni nie tylko się nie poprawia, ale jest gorsza niż wcześniej. Związki oceniają, że majątek produkcyjny obecnie jest w gorszym stanie niż kiedykolwiek. Stocznia nie posiada płynności finansowej niezbędnej do normalnego funkcjonowania.

Chciałbym zapytać, czy rzeczywiście, tak jak tutaj podnoszą związki i jak po części pomiędzy wierszami można wyczytać z tej informacji, istnieje jakieś zagrożenie, jeżeli chodzi o zdolność wybudowania czterech jednostek lodołamaczy w związku z obecną sytuacją stoczni. To takie konkretne pytania na początek. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałbym kontynuować moją ostatnią wypowiedź. Chciałbym także rozszerzyć pytania, jakie postawiłem na poprzednim posiedzeniu Komisji. Chciałbym rozpocząć od pewnej refleksji skierowanej do pana ministra Gróbarczyka. Informacje, które dostaliśmy na piśmie, jak też to, co pan teraz mówi w kontekście budowy promu, tylko potwierdzają, że to, co stało się w czerwcu 2017 roku, kiedy również pan symbolicznie dumnie pukał młotkiem w kawałek stępki, było tylko propagandową uroczystością na wasze polityczne potrzeby. Chciałbym to powiedzieć wprost. Praktycznie nie dzieje się tam nic. W tym miejscu, w którym stoi stępka, hula wiatr. To nie jest tajemnica.

Chciałbym zadać panu następujące pytania. Chciałbym, żeby powiedział pan wprost, na jakim etapie dzisiaj jest projektowanie, budowa promu. Jeszcze kilka miesięcy temu mówił pan, że w maju będą podejmowane pierwsze działania dotyczące zakupu materiałów do wykonania promu. Chciałbym zapytać, jakie materiały zostały zakupione, przez kogo oraz ile zostało na to wydane pieniędzy. Po drugie, czy dzisiaj jest pan w stanie ocenić, ile będzie kosztować budowa promu. Zaznaczył pan, że zarząd nie może brać udziału w posiedzeniu, dlatego że trwa ewaluacja przekazanej dokumentacji. Ewaluacja to chyba określenie wartości czegoś, a więc o wartość czego tu chodzi? Dokumentacji, która została sporządzona? Czy chodzi o oszacowanie, ile będzie wart cały projekt, budowa całego promu? Są to kwestie, o które chciałbym zapytać w związku z budową promu.

Następna sprawa, o której również mówił pan kilka tygodni temu, to mianowicie, po pierwsze, skupienie w nadzorze Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podmiotów, które są związane z działalnością stoczniową. Mówił pan również o połączeniu Stoczni Szczecińskiej sp. z o.o., dawnego Szczecińskiego Parku Przemysłowego, z Morską Stocznią Remontową Gryfia. Chciałbym zapytać, w jaki sposób połączenie to ma następować. Czy w ogóle jest to sprawa aktualna? Jeżeli tak, to w takim razie w jakiej formie się to odbędzie? Czy będzie to fuzja, czy jeden z podmiotów zostanie przejęty przez drugi, a inny zostanie zlikwidowany? Jeżeli tak, to w takim razie kto przejmie długi Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, które od 2016 roku są dosyć znaczne? Można się o tym jawnie, publicznie dowiedzieć z dokumentów, sięgając do Krajowego Rejestru Sądowego.

W kontekście połączenia chciałbym zapytać o następujące rzeczy. W grudniu 2017 roku przedstawiciele ministerstwa oraz pana koledzy partyjni, podpisując między innymi list intencyjny w sprawie współpracy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia ze spółką Lotos, czynili pewne zapowiedzi. Miało to służyć przede wszystkim współpracy w ramach utylizowania pewnej infrastruktury związanej z przemysłem offshore. Co od czasu pod-

pisania listu intencyjnego w tej sprawie się wydarzyło? Jak układa się owa współpraca? Przypomnę, że według zapowiedzi polityków partii rządzącej miało to służyć poprawie wyników finansowych firmy i w jakimś sensie pomóc jej po prostu stać się rentowną. Co w tej sprawie się dzieje?

I trzecia, również bardzo istotna sprawa w kontekście Gryfii. Niepokojące są informacje, które zostały przedstawione przez stronę społeczną. Są to kolejne informacje. Kilka tygodni temu również pana prosiliśmy, panie ministrze, żeby zostały przedstawione jakiekolwiek informacje w tej sprawie. Niestety nie chciał pan przyjść na spotkanie Zachodniopomorskiego Zespołu Parlamentarnego i przedstawić informacji. Mam nadzieję, że w przyszłości to się zmieni.

Dlatego chciałbym zadać następujące pytania. Skoro planowane jest wprowadzenie planu naprawczego, zgodnie z którym, jak wskazuje pan w oficjalnych dokumentach, rentowność ma być przywrócona od 2019 roku, to w takim razie chciałbym zapytać, co szanowni państwo robiliście od końca 2015 roku, kiedy to przejęliście rządy oraz nadzór nad ową spółką. Co się działo przez trzy lata? Myślę, że pytanie to również będzie trudne, że będzie panu trudno znaleźć odpowiedź na to pytanie, dlatego że jest to chyba kolejny plan naprawczy.

Dlatego chciałbym zadać jeszcze jedno pytanie. Z dokumentów, które są nam przedstawione, wynika, że przez pierwsze 10 miesięcy 2018 roku strata netto stoczni wyniosła ponad 3 mln zł. Jednocześnie dostajemy informację – cytuję – że szacuje się, że w roku 2018 stocznia zakończy działalność gospodarczą w granicach błędu statystycznego. Nie wiem, co to znaczy, że zakończy działalność gospodarczą w granicach błędu statystycznego. Stocznia może albo być rentowna, albo nie. Chyba o to chodzi. Skoro pozostały dwa miesiące na poprawienie sytuacji, to jak to się ma do informacji, które również są zawarte w piśmie, że negatywny wpływ na poziom zleceń remontowych ma także tzw. niski sezon, który trwa od listopada, czyli od listopada tego roku, do marca roku przyszłego. Jeżeli dzisiaj jest strata, to jak chcecie państwo zniwelować tę stratę, skoro jesteśmy w tzw. niskim sezonie sprzedażowym i trudno jest zdobywać zlecenia na remonty statków?

Dla mnie informacje, które tutaj są, po prostu są ze sobą sprzeczne. Dlatego, panie ministrze, chciałbym usłyszeć konkretne odpowiedzi na zadane pytania, dlatego że są to sprawy, które nas bardzo interesują, są to sprawy istotne dla strony społecznej, dla wszystkich pracowników, dla tak bardzo dużego i istotnego dla Pomorza Zachodniego zakładu. A więc bardzo proszę, panie ministrze, o udzielenie odpowiedzi na przedstawione przeze mnie pytania. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan wiceprzewodniczący.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, chciałbym zacząć od spraw generalnych, a mianowicie od uwagi generalnej, która jest zamieszczona w przekazanym nam dzisiaj opracowaniu. Jest tam napisane, że wszelkie dane dotyczące wyników prowadzonej działalności gospodarczej stanowią tajemnicę poszczególnych przedsiębiorstw i mogą być rozpowszechniane jedynie za zgodą owych podmiotów. W szczególności dotyczy to danych wrażliwych, w tym ich aktualnego standingu oraz planowych przychodów. Szanowni państwo, spotykając się z tego rodzaju argumentacją, mam poważną wątpliwość, w jaki sposób posłowie z branżowej komisji mogą wykonywać swój mandat – jesteśmy od tego, żeby nadzorować aktywność ministrów, którzy z kolei nadzorują spółki, które z kolei znajdują się w ich zasobach – nie mając podstawowych informacji albo mając informacje bardzo cząstkowe.

W swoim czasie pisałem interpelacje do pana ministra, prosząc o konkretne cyfry. Odpowiedzi na interpelacje były, jakie były. Konkretne cyfry dotyczyły liczby statków, które znajdowały się w poszczególnych stoczniach, natomiast o wynikach ekonomicznych nie było nic.

Mam za sobą ośmioletnie doświadczenie kierowania Komisją Skarbu Państwa. Jeżeli dobrze pamiętam, w Sejmie zawsze dyskutowało się w oparciu o konkretne papiery. Jak

pan minister mówi, że gdzieś tam rośnie EBITDA, to chciałbym zobaczyć, jak ona wyglądała w przeszłości, jak ma wyglądać w przyszłości. Zwracam się z wnioskiem do pani przewodniczącej. Może warto by było, żeby pani przewodnicząca albo cała Komisja wystąpiła do Biura Analiz Sejmowych o odpowiednie opinie, ponieważ w tej sytuacji pracujemy w chaosie. Pojawiają się cząstkowe cyfry, przeczuwam, że z oczywistych względów. Pewnie cyfry wygodniejsze dla spółek lub dla rządu są przekazywane do świadomości zbiorowej, a te trudniejsze nie. Tymczasem my jesteśmy od tego, żeby nadzorować i kierować w stronę podejmowania dobrych decyzji.

Stan sektora stoczniowego, jaki wyłania się w oparciu o ten materiał, bardzo ułomny, cząstkowy, ale jednak jakiś materiał, jest bardzo smutny. Mamy za sobą trzy lata rządów. Dokładnie pamiętam, panie ministrze, co pan opowiadał na początku. Mówił pan o odbudowie przemysłu stoczniowego, mówił pan o przejmowanych sektorach w kategoriach stoczni w ruinie. Natomiast w tej chwili bardzo trudno jest się pochwalić sukcesem. Zapowiadał pan skokową zmianę w oparciu o tzw. ustawę stoczniową. Chciałbym pana zapytać, jak pan ocenia wpływ tej regulacji na kondycję stoczni, o których dzisiaj rozmawiamy. Także w trakcie posiedzenia, na którym prosiliśmy pana o ocenę funkcjonowania ustawy, mówił pan o tym, że przygotowane są jakieś zmiany, że pracują jakieś zespoły. Póki co nie ma informacji, żeby wynikała z tego jakaś wartość dodana, żeby była przygotowywana jakaś zmiana legislacyjna, która rzeczywiście cokolwiek zmieni.

Mówił pan, panie ministrze – chociaż nie tylko pan, mówiła pani Beata Szydło, mówił pan premier Morawiecki – o stoczniach jako o kołach zamachowych gospodarki. Póki co koła zamachowe są takie, jak widać. Generalnie firmy walczą o przetrwanie, generalnie wykazują straty. Widzę tutaj zysk Stoczni Remontowej Nauta, skądinąd bliskiej mi, ponieważ jestem z Gdyni. Mam jednak konkretne pytanie, oczywiście jeżeli nie jest to tajemnica. Przeczuwam, że zaraz dowiem się, że jest. W jaki sposób zysk wynika z faktu, że Nauta sprzedała ziemię portowi w Gdyni? Za ile sprzedała ziemię Portowi Gdynia? Czy Port Gdynia przygotował konkretny biznesplan dotyczący zagospodarowania owych terenów? Czy gdzieś można się zapoznać z owym biznesplanem? Przeczuwam, że niespecjalnie.

Kiedyś na posiedzeniu Komisji pytałem o przyczyny katastrofy w Stoczni Remontowej Nauta, gdzie jak państwo wiecie, przewrócił się dok razem ze statkiem. Była wtedy mowa, że intensywnie pracuje komisja, że jak zakończy prace, zostaną przedstawione wyniki jej badań. Póki co oficjalnej informacji też nie mamy. Generalnie jeżeli takie rzeczy dzieją się w firmie – chociaż nie powinny mieć miejsca – zawsze odpowiada management. Menadżerowie zarabiają duże pieniądze po to, żeby przewidzieć różnego rodzaju zagrożenia, żeby tego rodzaju sytuacje, nawet losowe, nie miały miejsca. Czy ktokolwiek poniósł konsekwencje? Czy pan prezes Latos, który rządził Stocznią Remontową Nauta w tamtym czasie, odszedł w chwale, pobierając wysoką odprawę, czy też w jakiś sposób został rozliczony, oceniony za to, co w tamtym czasie działo się w stoczni?

Generalnie refleksja jest smutna. Mam wrażenie, że po trzech latach stocznie walczą o życie. Trudno tutaj mówić o sukcesie, o jakiejś odbudowie. Jeżeli ma to być koło zamachowe naszej gospodarki, to powiem szczerze, że jestem w głębokiej trosce o przyszłość gospodarki w kontekście chociażby – tutaj mała dygresja – rosnących cen prądu, które mocno zabiją konkurencyjność. Może na razie tyle tytułem komentarza. Proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panów ministrów oraz panów prezesów, do których pytania były kierowane, bardzo proszę o odpowiedź. Nie wyobrażam sobie, że państwo nie zabiorą głosu. Wcześniej jeszcze bardzo proszę pana posła Zarembę o zadanie pytania.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Chciałbym zadać pytanie, ale zanim je zadam, chciałbym przypomnieć kilka faktów, o których warto by było powiedzieć, dlatego że w przemyśle – nie tylko stoczniowym, ale dzisiaj akurat rozmawiamy o stoczniowym – jest tak, że nic nie dzieje się ze środy na czwartek. Stan zastany jest wynikiem działań, które są podejmowane i realizowane z konsekwencją, można powiedzieć, żelazną. Żelazną konsekwencją był proces, jeżeli

chodzi o stocznię Gryfia, który został zapoczątkowany przez poprzednią koalicję w roku 2009, kiedy na wyspę wprowadzano Bilfingera. Przypomnijcie sobie to państwo, a tym państwu, którzy tego nie wiedzą, warto to powiedzieć. Była to wielka inwestycja. Przypomnę, że 80% kosztów było ze środków publicznych. Pamiętam swoje wystąpienia, wystąpienia pana ministra, ówczesnego eurodeputowanego, wraz z naszymi kolegami z „Solidarności'80" z Gryfii, że jest to pic na wodę, fotomontaż, że Bilfinger potem będzie chciał się tego pozbyć. Półtora roku później się to potwierdziło. Było złe, niedobre dla Gryfii wytyczenie terenów pod nową inwestycję na wyspie, które przecina część ciągów technologicznych. To druga rzecz. Przed tym także ostrzegaliśmy.

Trzecia rzecz to kompletny brak jakiejkolwiek wizji ze strony ówczesnego kierownictwa stoczni. Jeszcze raz powtórzę, że stocznia de facto było wypożyczalnią doków i sprzętu pływającego, który był najtrudniejszy w utrzymaniu dla prywatnych firm stoczniowych, często mieszczących się w kanciapie lub w teczce. Część z nich była powiązana z politykami Platformy Obywatelskiej. To także trzeba sobie powiedzieć. Jeżeli ktoś miałby wątpliwości, odsyłam do wystąpienia ówczesnej pani prezes na posiedzeniu Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, bodajże ze stycznia 2015 roku, kiedy pani prezes z rozbrajającą szczerością stwierdziła, że kierownictwo nie ma koncepcji, jak ma wyglądać działalność stoczni, a być może rzeczywiście przyszłością dla niej jest działalność, która będzie polegała na wypożyczaniu sprzętu.

Reasumując, od 2010 roku mieliśmy do czynienia z obstrukcją ze strony właściciela, który robił wszystko, żeby stocznia upadła. Rzeczywiście, jak mówiliśmy wielokrotnie, fajerwerków nie ma. Nie chodziło o to, żeby w 2015 roku po naszym przyjściu sytuacja była super, hiper, dobra, tylko chodziło o to, że zatrzymaliśmy proces destrukcji, zatrzymaliśmy proces degradacji firmy. Firma po prostu miała nie istnieć. W związku z tym na koniec mam pytanie do pana ministra. Proszę, żeby pan powiedział, jaki był stan i kondycja firmy, od czego trzeba było zacząć, żeby firma w ogóle mogła przetrwać rok 2016. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o odpowiedź najpierw pana ministra Skurkiewicza, a potem pana ministra Gróbarczyka oraz panów prezesów, do których również były kierowane pytania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Myślę, że więcej kwestii poruszy pan minister Gróbarczyk, chociażby kwestię samej stoczni Gryfia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam serdeczną prośbę, żeby mówić bliżej mikrofonu, dlatego że słabo słychać na sali.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Nawiązując do tego, co mówił pan poseł Marchewka, chciałbym powiedzieć, że powinien pan wczytać się w materiał, który otrzymaliśmy. Sformułowanie „błąd statystyczny" być może pana razi, ale w dalszej części zdania jest napisane, że rok 2018 zakończy się w okolicach zera. Błąd statystyczny wynika z tego, że dzisiaj nie jesteśmy w stanie panu powiedzieć, czy będzie to 100 tys. zł na plusie, czy 10 tys. zł na minusie. Stąd taka informacja.

Jeżeli chodzi o ST3, pan prezes Andrzej Czech powie odnośnie zatrudnienia 430 osób. Panie prezesie, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania, które padły. Jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, bardzo proszę o zabranie głosu przez pana prezesa.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu ST3 Offshore sp. z o.o. w restrukturyzacji Andrzej Czech:

Dziękuję. Andrzej Czech jeszcze raz.

Proszę państwa, w tej chwili zatrudniamy około 430 osób. Zgodnie z wymaganiami związanymi z udzielaniem pomocy z Unii Europejskiej powinniśmy mieć zatrudnienie na poziomie 498 osób, jeżeli dobrze pamiętam. Tak, w tym roku. Utrzymywaliśmy

je przez dwa lata, w tej chwili nie. Moim podstawowym obowiązkiem jest zapewnienie płynności finansowej spółki oraz jej nieprzerwanej działalności. W momencie, kiedy przez pół roku, przesadzam – przez trzy miesiące nie mieliśmy co robić, a jednocześnie prowadziliśmy proces restrukturyzacji, zwalnialiśmy dużo osób, które nie były konieczne dla działalności spółki. Jednak kiedy w tej chwili przechodzimy do zatrudniania ludzi najbardziej potrzebnych, czyli monterów, spawaczy, malarzy, nadrobimy zatrudnienie. Zanim przejdę do zagrożeń, dodam, że mając te kontrakty, o których wspominałem, będziemy potrzebowali ludzi, i to w najbliższych tygodniach. A więc w krótkim czasie zaczniemy uzupełniać brakujące etaty.

Jeżeli chodzi o zagrożenia, oceniam je bardzo nisko. Ponieważ przerwy w wymaganiach są dopuszczalne, rozpoczęliśmy rozmowy na ten temat z Ministerstwem Gospodarki. Jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, oddam głos koledze z zarządu Jackowi Kopczyńskiemu, który bezpośrednio prowadzi rozmowy z ministerstwem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Doradca zarządu ST3 Offshore sp. z o.o. w restrukturyzacji, dyrektor do spraw biznesu stalowego w MS Towarzystwie Funduszy Inwestycyjnych SA Jacek Kopczyński:

Dzień dobry. Jacek Kopczyński. Jestem jednocześnie dyrektorem do spraw biznesu stalowego w funduszu MARS.

W ostatnim okresie staramy się także doradzać i wspierać działania zarządu ST3. Udaliśmy się na spotkanie do ministerstwa po to, żeby rozstrzygnąć sprawy kontyngentu, liczby osób zatrudnianych w spółce. Dobra wiadomość, na której również skupiła się pani dyrektor, jest taka, że przez ostatnie trzy lata ze względu na realizację dużych kontraktów, o których kolega przed chwilą mówił, a więc kontraktu dla GeoSea, kontraktu dla Orsted, czyli dawnej Dong Energy, nasze kwoty były nawet przekraczane i to znacząco. Kiedy wymagane było zatrudnienie na poziomie 270 osób, zatrudnialiśmy grubo ponad 300 osób. Tak było progresywnie przez dwa lata.

Rzeczywiście w tym roku ze względu na to, o czym była mowa poprzednio, że nie podjęliśmy pracy proponowanej nam przez Dong Energy czy też kiedy braliśmy udział w przetargu na roboty przy kolejnych jacketach i TP-ach, zdecydowaliśmy się na razie, chwilowo ograniczyć zatrudnienie, żeby nie tworzyć kolejnych kosztów, ale jednocześnie w porozumieniu z ministerstwem uznaliśmy, że można dokonać przesunięcia okresu rozliczeniowego. W tym układzie dyrekcja zgadza się na przesunięcie do połowy roku 2019. To z kolei wiąże się – tutaj rodzi się nasz optymizm – z pozyskiwaniem przez nas dwóch podstawowych kontraktów, które cały czas są w grze. Jutro udajemy się do największej spółki energetycznej w obszarze morskiej energetyki wiatrowej, do firmy Orsted Energy do Kopenhagi. Będziemy prowadzali dalsze rozmowy na temat możliwości uzyskania innego kontraktu niż Borssele, co do którego do tej pory byliśmy mocno nastawieni i przygotowani. Jednocześnie, jak wspomniał pan prezes Andrzej Czech, staramy się uzyskać duży kontrakt od belgijskiej, a właściwie holenderskiej firmy Smulders, która jest powiązana z belgijską firmą GeoSea.

Podsumowując, liczby na ten moment nie wyglądają dobrze. Musimy spełniać kryteria. W przeciwnym razie dofinansowanie z Unii Europejskiej mogłoby być w jakimś procencie cofnięte, ale z rozmów, które odbyliśmy, wynika, że jeżeli podejmiemy prace w pierwszej połowie 2019 roku, niebezpieczeństwo to zostanie oddalone. Dlatego też zarząd ST3, jak też MARS dokonują wszelkich możliwych działań, nie czekając na rok 2019, szczególnie drugą połowę roku 2019, kiedy, jak mówił pan prezes Czech, nastąpi ogólne odbicie na rynkach europejskich i będzie dużo więcej projektów, z których my także będziemy mogli skorzystać, brać w nich udział. Już teraz, kiedy sytuacja nie jest najlepsza, również staramy się uzyskiwać kontrakty.

Jedna krótka dygresja odnośnie do tego, co było powiedziane poprzednio. Któryś z panów, zdaje się, że pan poseł, zarzucił, że przedsięwzięcie to z góry było skazane na niepowodzenie, jeżeli chodzi o inwestowanie na drugiej części wyspy. Jesteśmy przekonani o tym, że ów nowoczesny zakład ma duże szanse projektowania i realizacji dużych kontraktów. W obliczu tego, co ostatnio mówił pan minister Tchórzewski na temat

dużego akcentu kładzionego na rozwój morskiej energetyki wiatrowej, nasza fabryka, która właściwie jest jedyną nowoczesną fabryką w tym regionie Europy, a na pewno jest najnowocześniejszą w Polsce, przy kontraktach, które w najbliższych latach tylko na Bałtyku będą sięgały 6–8 GW, a dzisiaj jest mowa nawet o 10 GW, dlatego że prezes Morskiej Energetyki Wiatrowej wystąpił o rozszerzenie akwenów, które mogłyby być realizowane na nieco większym obszarze, już jest partnerem dla dużych deweloperów. Poważnie z nami rozmawiają. Wierzymy w to, że będziemy mogli realizować wymieniane kwoty i że zakład będzie przynosił oczekiwane przychody.

Jednocześnie nie jest to pierwszy, najważniejszy priorytet, ale staramy się współdziałać po sąsiedzku i przyjaźnie z firmą Gryfia, jak również z SPP, z panem prezesem Andrzejem Strzebońskim – przepraszam bardzo, w tej chwili już ze Stocznią Szczecińską, słusznie – staramy się doszukiwać synergii. Jeżeli tylko będą możliwości produkowania niektórych elementów, szczególnie większych stalowych sekcji, na razie, na etapie, kiedy musimy przetrwać trudny okres na rynku polskim i europejskim, również będziemy starali się współdziałać. Panowie prezesi wiedzą, że dokonujemy takich działań. W tej chwili jesteśmy aktywni.

Tutaj jeszcze raz chciałbym odnieść się do tego, co było powiedziane wcześniej, że być może trochę złą decyzją było zainwestowanie na wyspie i wybudowanie nowoczesnego zakładu. Chciałbym zwrócić uwagę, że zakład został wybudowany z myślą o następnych 15, 20, 30 latach. Ma perspektywy rozwoju. Głęboko w to wierzymy. I jako zarząd, i jako MARS dokładamy wszelkich starań, żeby wyjść z tego okresu, który zagraniczne podmioty określają jako wchodzenie, wejście w pełną produkcję. Jeżeli zdobędziemy, a jesteśmy blisko, duże kontrakty, to myślę, że będziemy mieli dla państwa dużo lepsze informacje do przekazania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, odnosząc się do pytań, które zostały zadane, w pierwszej kolejności przez pana posła Obryckiego, chciałbym powiedzieć, że w zasadzie sprawa związana z kosztami stałymi jest niezwykle istotna. Każde przedsiębiorstwo bezwzględnie dąży do tego, żeby koszty te były jak najmniejsze. Muszą one współgrać z majątkiem produkcyjnym tak, żeby jedno nie wykluczało drugiego. Zmiany majątkowe, własnościowe, jak również program naprawczy, który zostanie przygotowany, który jest obecnie przygotowywany przez Fundusz Rozwoju Spółek, będzie miał na celu między innymi obniżenie kosztów stałych. Wykluczamy jedno, a mianowicie sztucznie zaniżanie kosztów stałych, czyli tworzenie specyficznych outsourcingów, które tylko zmieniają pozycję kosztów stałych na koszty zmienne. Jest to bezwzględnie fatalny kierunek, który był prowadzony przez naszych poprzedników, czyli przez państwa.

Jeżeli chodzi o lodołamacze, pół miesiąca temu w naszym ministerstwie odbyło się spotkanie inwestorów. Były to spotkanie Wód Polskich z wykonawcą, czyli Gryfią. Uzyskano kompromis. Oczywiście jest małe opóźnienie, ale jednoznacznie potwierdzono, że terminy będą zachowane. Obecnie całość dokumentacji znajduje się u klasyfikatora. Od przyszłego roku nastąpi budowa jednostek. Chciałbym podkreślić, że finansowanie realizacji inwestycji nie jest zagrożone.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Marchewki, jak panu powiedziałem, obecnie trwa ocena projektu. Dzisiejszy termin, a właściwie termin do końca tygodnia, jest o tyle istotny, że projekt albo bezpośrednio trafi już do stoczni, albo przejdzie przez poprawki, jeżeli nie będzie się zgadzał z założeniami. W spotkaniu uczestniczy również armator, czyli Polska Żegluga Bałtycka.

Jeżeli chodzi o termin realizacji budowy promu, w połowie tego roku odbyła się konferencja wszystkich zainteresowanych stron wraz z konsorcjum projektowym. Wszyscy zgodzili się z koniecznością zmiany terminu ze względu na zmiany projektowe, które zostały przyjęte do budowy promu. W związku z tym w dniu dzisiejszym następuje ewaluacja.

Jeżeli chodzi o ostateczną cenę, dopiero dzisiejszy projekt będzie determinował cenę wykonania projektu. Na dzień dzisiejszy cena ta nie jest znana i nie będzie znana

do momentu uzyskania od dostawców potwierdzeń w zakresie dostawy urządzeń. Urządzenia, jak to przy budowie statków, są bardzo szerokie, począwszy od poszczególnych systemów aż po napęd. W związku z tym pełna lista będzie przekazana w ramach ewaluacji. Będzie zawierała odpowiednie składniki cenotwórcze. Wydaje nam się, że cena nie będzie odbiegała od średniej rynkowej ceny tego typu jednostek.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z umową z Lotosem, z listem intencyjnym oraz realizacją złomowań wież naftowych oraz wszelkich urządzeń znajdujących się na akwenach, do czego ma być przystosowana stocznia, o kilka słów poproszę pana naczelnika Styczyńskiego, który bezpośrednio nadzoruje program „Zielonej Stoczni", ale to może za chwileczkę.

Jeżeli chodzi o pana stwierdzenie, co robiliście przez 17 miesięcy, to w takich sytuacjach unikam politycznych odpowiedzi, ale chciałbym panu powiedzieć, że naprawiamy to, co zrobiliście przez osiem lat. Pan ma pod tym względem szczególny zarzut, dlatego że był pan radnym, kiedy likwidowano, kiedy wyprowadzano, kiedy mamiono nas, że wszelkiego rodzaju zmiany, które następują w Gryfii, będą służyły jej rozwojowi. Ostatecznie okazało się, że zostawiliście kadłubek, który do niczego się nie nadawał. Myślę, że pan prezes funduszu MARS powie, jakie były wyniki finansowe w momencie, kiedy obejmowaliśmy stocznię, ale nie wracajmy do tego. Mamy progres, wzrost i to jest dla nas najistotniejsze.

Oczywiście poruszamy się w szczególnej sytuacji pomocy publicznej. Wszystko musi być wykonane zgodnie z dyrektywami unijnymi, żeby nie było zarzutów, dlatego że będzie pan pierwszym, który nas zadenuncjuje. W związku z tym to jest dodatkowa trudność, aczkolwiek pragnę potwierdzić, że środki na ten cel istnieją. Środki na restrukturyzację stoczni są zagwarantowane. Są to środki znajdujące się w Funduszu Rozwoju Spółek, które zostały przekazane z budżetu państwa na cel restrukturyzacji przemysłu stoczniowego. Środki te będą trafiały do stoczni oczywiście w odpowiedniej procedurze oraz przy zabezpieczeniu jakichkolwiek prób zarzutów o niedozwoloną pomoc publiczną.

Teraz chciałbym poprosić pana naczelnika Styczyńskiego o kilka słów na temat programu „Zielonej Stoczni", jeżeli mogę, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję. Odnośnie do prowadzonego w ramach programu „Batory" projektu recyklingowego „Zielona Stocznia" należy podkreślić, że jest to już projekt dalece zaawansowany. W chwili obecnej grupa robocza działająca pod przewodnictwem Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej orz Krajowej Izby Gospodarczej, przy udziale podmiotów z zaplecza technologicznego oraz wykonawczego stoczniowego, doprowadziła do zebrania dużej ilości materiałów potrzebnych do przeprowadzenia studium wykonalności, które zostanie przeprowadzone przez spółkę celową, której powołania oczekujemy w pierwszym kwartale przyszłego roku, raczej bliżej początku pierwszego kwartału.

Odnośnie do tematu związanego z samymi platformami offshore'owymi oraz ich złomowaniem chciałbym powiedzieć, że kwestia ta została ujęta w drugim etapie rozwoju koncepcji programu „Zielonej Stoczni" w Polsce. Również zostanie ona objęta kwestią studium wykonalności, które ukaże wszelkie finansowe aspekty przedsięwzięcia oraz możliwości technologiczne. Sądzę, że będzie to już wiadome w przyszłym roku. Również w przyszłym roku po zakończeniu programu badawczego czy też w trakcie jego trwania będzie można rozpocząć działalność operacyjną programu „Zielonej Stoczni", na razie pierwszego etapu – dotyczącego statków. To tyle tytułem wskazania kontekstu samego programu „Zielonej Stoczni".

Teraz jest kwestia połączenia tego z treścią pytania oraz listem intencyjnym, który został podpisany w grudniu zeszłego roku pomiędzy MS TFI a grupą Lotos. Z tego, co jest wiadome ministerstwu, wynika, że były prowadzone rozmowy pomiędzy tymi dwoma podmiotami. W miejscach, gdzie wchodził udział ministerstwa jako animatora

części stoczniowej „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju", uczestniczyli również przedstawiciele ministerstwa, w tym także ja. Generalnie sprawa złomowania platform jest przedmiotem prac, również prac analitycznych i działań biznesowych leżących po stronie grupy Lotos. Chciałbym zapewnić, że sprawa ta się toczy, jest kontynuowana.

Dodatkową kwestią wartą zaznaczenia jest fakt, że przedmiotowy list intencyjny oprócz kwestii złomowania dotyczył również współpracy podmiotów sygnatariuszy listu intencyjnego w dziedzinie platform offshore'owych jako kwestii zapewnienia kompleksowych usług obsługowych biznesu offshore. To znowu wiąże się z działaniami animowanymi przez ministerstwo. Ministerstwo mianowicie posiada już daleko zaawansowane prace nad uruchomieniem kolejnego filaru z zakresu programu „Batory". Reindustrializacja to projekt e-offshore, który ma być dedykowany nowoczesnym technologiom offshore'owym. Powołanie grupy roboczej z udziałem wiodących podmiotów z branży stoczniowych i konstrukcji stalowych – mogę też zdradzić, że mamy wstępną deklarację szerokiego uczestnictwa grupy Lotos w tym przedsięwzięciu – nastąpi w przyszłym roku zgodnie z harmonogramem, jaki wytyczyliśmy w oparciu o stan rynku. Ponieważ rynek dla biznesu stoczniowego oraz biznesu offshore'owego jest warunkowany globalnie, konkretne działania należy przygotować pod ten rynek, a w przypadku offshore i technologii offshore'owych pod stworzenie produktu eksportowego dla polskiego eksportu. Temu również służą badania prowadzące do aktywizacji i odbudowy przemysłu okrętowego. Sprawa jest w toku i przebiega zgodnie z wytyczonym harmonogramem. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan minister prosi o głos. Bardzo proszę, pan minister Gróbarczyk.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Chciałbym jeszcze odnieść się do pytań zadanych przez pana przewodniczącego Aziewicza związanych przede wszystkim... Oczywiście nie chcę wchodzić w tyrady retoryczne, które pan wygłaszał na temat informacji, które są przekazywane bądź nie. Pragnę tylko powiedzieć, że ustalał pan zasady jako szef Komisji Skarbu Państwa. Od tego czasu nic się nie zmieniło. Nic się nie zmieniło od czasu, kiedy pan uczestniczył w posiedzeniach komisji i przekazywał nam takie same informacje.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Były informacje o wynikach spółek. Świadkowie są na sali.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Proszę przykładać tę samą miarę, jaką pan przykładał w stosunku...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Próbuję, panie ministrze.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, to ja udzielam głosu. Bardzo proszę, pan minister.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

W związku z tym chciałbym odnieść się tylko do spraw merytorycznych. Grunty, które zostały sprzedane do portu przez stocznię Nauta, stanowią istotny element środków związanych z jego funkcjonowaniem. I tak były przeznaczone na rozwój portu, a przez stocznię były przeznaczone do zbycia. Uniknęliśmy natomiast jednego, a mianowicie tego, do czego, zdaje się, dążyli poprzednicy, czyli sprzedaży terenów pod rozwój przedsiębiorstw deweloperskich. To się nie stało. Grunty trafiły do portu. Stanowią one element koncepcji związanej z budową portu zewnętrznego. Wydaje się, że bez tych gruntów ów projekt nie byłby możliwy.

Obecnie Nauta znajduje się w dobrej kondycji, oczywiście nie najlepszej, gdyż cały czas ma problem przede wszystkim z jednym z elementów, czyli zakładem budowy nowych jednostek, zakładem nowych budów. Jeżeli ten element zostanie poprawiony bądź zrestrukturyzowany, Nauta będzie już osiągała wynik dodatni. Myślę, że więcej

na ten temat chyba mają do powiedzenia ponowie z MARSA. Kończąc, panie pośle, przez osiem lat nie wyrażał pan żadnej troski, mówiąc o stoczniach.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Tak pan sądzi?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

W stosunku do tej, jaką teraz pan wyraża. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę przedstawicieli stoczni Nauta.

Wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta SA Paweł Brzozowski:

Paweł Brzozowski. Wiceprezes.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta SA Paweł Brzozowski:

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu, pani przewodnicząca. Dziękuję bardzo za pytania dotyczące stoczni Nauta. Dziękuję za państwa troskę.

Jeżeli chodzi o wypadek doku pływającego oraz statku, który zdarzył się w kwietniu ubiegłego roku, o ile dobrze pamiętam, pan prezes Konefał na którymś z poprzednich posiedzeń, bodajże na początku tego roku referował państwu raport komisji, która została powołana przez stocznię, wyniki, przyczyny, które zostały określone. Jeżeli chodzi o konsekwencje, swoje śledztwo w tej sprawie w dalszym ciągu prowadzi prokuratura. Nie chciałbym szerzej wypowiadać się na ten temat.

Jeżeli chodzi o wyniki i wpływ na nie sprzedaży do portu nieruchomości przy ul. Waszyngtona, chciałbym tylko podkreślić, że wynik ten został zaprezentowany w pozostałej działalności operacyjnej spółki. Na poziomie operacyjnym, czyli we wszystkich kosztach produkcyjnych, po 10 miesiącach stocznia Nauta także prezentuje wynik. Oczywiście później jest on obciążony sporymi kosztami finansowymi, które wynikają z zadłużenia, które...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czy możemy poznać owe wyniki, gdziekolwiek je zobaczyć?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, za chwilę będzie można kierować dodatkowe pytania. Bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta SA Paweł Brzozowski:

Myślę, że warto podkreślić, że stocznia Nauta jest własnością zamkniętego funduszu inwestycyjnego. Kwestie publikacji prognoz i wyników, z tego, co wiem, ogranicza ustawa o funduszach inwestycyjnych. Biuro sejmowe na pewno lepiej odpowie na wszystkie związane z tym kwestie. Nie chciałbym wchodzić tutaj w szczegóły.

Po 10 miesiącach mogę konkretnie powiedzieć, że w stoczni jest zysk na poziomie operacyjnym. Plan naprawczy, który został przyjęty w lutym, w większości jest zrealizowany. Między innymi miał on na celu także redukcję zadłużenia, które w wyniku strat na niektórych kontraktach tak naprawdę było odziedziczone przez stocznię. Liczymy na to, że w najbliższym czasie uda nam się zrealizować ostatni element planu i zamknąć go z sukcesem. Niemniej jak zostało powiedziane, już teraz podstawowa działalność remontowa jest rentowna. Można chwalić się takimi sukcesami jak np. budowa dla szwedzkiej marynarki wojennej okrętu wywiadowczego. Byliście państwo zaproszeni na położenie stępki w październiku, przepraszam w czerwcu. W październiku na pokładzie kadłuba już zamontowaliśmy główne silniki i urządzenia. Projekt ten przebiega zgodnie z harmonogramem.

Cieszę się, że padają pytania o stocznię Nauta, dlatego że myślę, iż warto się chwalić owymi projektami i pokazywać je jako dobry przykład tego, że nawet w naszym państwowym biznesie są stocznie, które realizują ciekawe projekty, a i prywatni, i zagraniczni partnerzy ufają im. W tym kontekście cieszę się, że po prostu mogę mówić o stoczni Nauta. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Chciałbym jeszcze tylko poprosić pana ministra o udzielenie odpowiedzi na pytanie dotyczące zapowiadanego przez pana połączenia dwóch podmiotów, czyli Stoczni Szczecińskiej sp. z o.o. i Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Zadałem szczegółowe pytania, a pan nie odniósł się do tej kwestii. Chciałbym jedynie poprosić o uzupełnienie wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan minister.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Oczywiście takie rozwiązanie stanowi jedną z koncepcji, ale nie jedyną w związku z tym, że pojawiają się również inne rozwiązania, które obecnie są analizowane przez Fundusz Rozwoju Spółek, są oceniane pod kątem efektywności. Dlatego mamy termin do końca roku. Wcześniej będzie omówienie tego ze związkami zawodowymi i uzyskanie obopólnej zgody. Zostawiamy to, żeby później upublicznić i, jak myślę, na pewno przedstawić panu, panie pośle, na posiedzeniu Komisji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Rozumiem, że o ustawie stoczniowej pan minister nic nie powie w kontekście jej skutków.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, mamy dzisiaj dwa punkty. Jeżeli pan minister chce odpowiedzieć, bardzo proszę. Przypominam tylko, żebyśmy trzymali się punktów, które mamy omówić. I tak są one obszerne. Jeżeli chodzi o samą ustawę stoczniową, to jeżeli zgłosicie państwo taki postulat do plany pracy, bardzo proszę, oczywiście wraz z prezydium Komisji umieszczę go w planie. Na razie, panie ministrze, bardzo proszę o ustosunkowanie się do zadanych pytań. Oddaję panu głos. Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dobrze. Dziękuję bardzo. Rzeczywiście zespół powstał z inicjatywy Forum Okrętowego jeszcze za pana przewodniczącego Czuczmana, który był wielkim orędownikiem ustawy. W Forum Okrętowym nastąpiły jednak zmiany, w związku z czym zespół nie spotkał się jeszcze z nowym przewodniczącym. Poproszę pana Styczyńskiego, który jest szefem zespołu i zbiera wszystkie informacje w ramach ewentualnej nowelizacji ustawy, żeby powiedział, czy faktycznie jest tu taki sam kierunek, jaki został przyjęty przez poprzedniego przewodniczącego forum.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan Maciej Styczyński.

Naczelnik wydziału w MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję. Jest kwestia zebrania, przygotowania, zestawienia postulatów zgłaszanych przez branżę stoczniową w zakresie wprowadzenia dodatkowych zmian do ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego oraz przemysłów komplementarnych. Rzeczywiście prace były prowadzone, kiedy głównym partnerem dla ministerstwa było Forum Okrętowe oraz ówczesny przewodniczący forum, pan Jerzy Czuczman.

Generalnie większość postulatów dotyczyła kwestii interpretacyjnych w zakresie podatku od towarów i usług. Dla przypomnienia powiem, że ustawa stoczniowa w całkowity sposób na nowo dokonała implementacji dyrektywy VAT-owskiej w części dotyczącej możliwości stosowania stawki preferencyjnej 0% w odniesieniu do budowy nowych jednostek, a także ich wyposażania. Praktycznie rozszerzono możliwość stosowania stawki preferencyjnej do granic wytyczonych dyrektywą unijną, co stanowi bardzo istotną zmianę wobec stanu prawnego zastanego jako stan wyjściowy. Stan ten zmieniliśmy.

W chwili obecnej jedynym wyznacznikiem stosowania stawki 0% jest komercyjne przeznaczenie danej jednostki, tzn. albo do celów handlowych, albo do celów świadcze-

nia usług odpłatnego przewozu pasażerów, a także, co również bezpośrednio wynika z dyrektywy, z implementacji dyrektywy, chodzi o jednostki ratownicze i jednostki rybackie. Tutaj przez środowisko były sygnalizowane pewne wątpliwości, ale wątpliwości te, jak się potem okazało w wyniku prac bilateralnych pomiędzy ministerstwem a Forum Okrętowym, związane były nie z samą treścią ustawy wprowadzonej przez ministerstwo w zakresie VAT-u, ale dotyczyły kwestii interpretacyjnych.

W tym zakresie istotną kwestią jest również wypracowanie praktyki stosowania stawki preferencyjnej VAT-u co do kwestii dotyczących, w cudzysłowie, statków i ich wyposażenia, co jest novum. Wcześniej nie można było stosować stawki zerowej w odniesieniu do wyposażenia statków. Jest to kwestia, która jest bezpośrednią pochodną stanu rynku stoczniowego, a ten jak wiadomo, jest warunkowany globalnie. W chwili obecnej jest ciężko. Przekłada się to na skalę przyjmowanych przez stocznię zleceń, a także stosowanie przepisów o VAT, które jak już mówiłem, w całości są zmienione.

Oczywiście na to nakłada się także kwestia specyfiki całego systemu podatku od towarów i usług, który z jednej strony opiera się o przepisy ustawy o VAT, a z drugiej strony o system interpretacji, który z kolei oparty jest o kwestię praktyki i ucierania się owej praktyki. Jest to jedna kwestia, którą rozebraliśmy na czynniki pierwsze wraz z Forum Okrętowym. Oczywiście w grę wchodziła również kwestia dookreślenia, jak daleko można stosować stawkę 0%, ale jak mówiłem, przepisy wprowadzone przez ustawę stoczniową jakby dają maksymalne możliwości interpretacyjne, które z kolei opierają się o praktykę działalności organów skarbowych. W tym zakresie między innymi istnieje już pierwsze orzecznictwo sądowe jasno wskazujące na możliwość dalszego rozszerzania, możliwość stosowania stawki preferencyjnej. Dokładnie taka była intencja Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przy zmianie przepisów ustawy o VAT. Przepisy te funkcjonują od dnia 1 stycznia zeszłego roku, a więc już prawie dwa lata.

Oddzielną kwestią jest wprowadzanie również sygnalizowanych przez Forum Okrętowe zmian, uzupełnień w zakresie zryczałtowanego podatku dochodowego. Tutaj kwestia jest tego typu, że przepisy funkcjonują, jeżeli chodzi o wydawanie świadectw. Urzędy morskie wydają tego typu świadectwa, ale samo stosowanie podatku zryczałtowanego uwarunkowane jest decyzją Komisji Europejskiej w związku z procedurami obowiązującymi Komisję, w tym brak terminów na wydanie ostatecznych decyzji. W chwili obecnej ministerstwo nadal oczekuje na informacje Komisji, przy czym chciałbym podkreślić to, co już było podkreślane zarówno na tym forum, jak też na forum zespołu trójstronnego do spraw przemysłu stoczniowego, że strona polska udzieliła odpowiedzi Komisji Europejskiej w kwietniu tego roku. Teraz mamy grudzień. Nie będę dalej rozwijał tego wątku. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania ze strony państwa parlamentarzystów? Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, przede wszystkim chciałbym podziękować za wyczerpującą odpowiedź, ale chciałbym także, jeżeli jest taka możliwość, poprosić o krótką odpowiedź pana ministra albo kogoś z przedstawicieli Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które przygotowywało ustawę. Bardzo proszę o odpowiedź zawierającą konkretną liczbę. Ile przedsiębiorstw skorzystało z ustawy stoczniowej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Z tego, co wiem, nie było to tematem dzisiejszego spotkania, a więc nie posiadamy takich informacji. Natomiast jeszcze raz chciałbym powtórzyć to, co mówiłem panu przewodniczącemu Aziewiczowi, że nie jest naszym celem, żeby przedsiębiorstwa spowiadały się przed nami, czy korzystają z ustawy, czy nie – szczególnie przedsiębiorstwa prywatne – ponieważ jest to już zbyt głębokie wchodzenie w wewnętrzną jurysdykcję przedsiębiorstwa. Jest taka możliwość do zastosowania. Mamy pełne orzecznictwo, które wskazuje, że jest to zasadne

i że może być stosowane w ramach procedur księgowych. Wszystkich do tego zachęcamy, jest to natomiast bezwzględnie autonomiczna decyzja przedsiębiorstwa.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proponuję, panie pośle, skupić się na tematach, jakie mamy dzisiaj, dlatego że mamy poszerzone posiedzenie Komisji o następny temat z naszego planu pracy. Jeżeli chodzi o samą ustawę, można zorganizować osobne posiedzenie Komisji. Poproszę o powrót do meritum, jeżeli jeszcze ma pan pytania. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, funkcjonowanie ustawy stoczniowej jest bardzo istotne z punktu widzenia funkcjonowania podmiotów, o których dzisiaj rozmawiamy. Pamiętam, że kiedy rozmawialiśmy na posiedzeniu Komisji o tej ustawie, mówiliśmy między innymi również o kwestiach remontowych. Dlatego uważam, że jest to połączone.

Odnosząc się do odpowiedzi pana ministra, skoro wskazuje pan na to, że firmy nie powinny się spowiadać ministrowi, to oczywiście zgadzam się. W takim razie zapytam pana o pana opinię jako ministra. Czy słyszał pan, żeby którakolwiek z firm skorzystała z tego? Tak czy nie?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Tak, słyszałem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy są jeszcze jakieś pytania z państwa strony? Jeżeli nie ma, informuję państwa, że zamykam dyskusję.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Dziękując państwu, gościom i parlamentarzystom za przybycie, zapraszam na następne posiedzenia Komisji.